

Conduite dangereuse et comportements agressifs

Ces propositions visent à dissuader les comportements agressifs au volant en resserrant la structure des sanctions prévues par la loi provinciale ciblant les courses et les manœuvres périlleuses (article 172 du *Code de la route* (CR) et Règl. De l'Ont. 455/07).

- 1. Augmenter la mise en fourrière des véhicules par un agent de police au bord d'une route à 14 jours et la durée de la suspension par un agent de police au bord d'une route à 30 jours pour les infractions à l'article 172 du CR** – À l'heure actuelle, les conducteurs sont soumis à une suspension immédiate de leur permis et à la mise en fourrière de leur véhicule pendant sept jours sur arrestation pour course ou manœuvre périlleuse. Cette proposition, si elle est adoptée, augmenterait la durée de la mise en fourrière immédiate des véhicules à 14 jours et celle de la suspension de permis à 30 jours.
- 2. Instaurer une augmentation progressive des sanctions après condamnation pour conduite dangereuse suivant le modèle de réglementation qui encadre la conduite avec facultés affaiblies** – Actuellement, les conducteurs sont soumis à une suspension de permis de plus en plus importante pour les infractions liées à des manœuvres périlleuses pouvant aller jusqu'à deux ans pour la première condamnation, et jusqu'à 10 ans pour une deuxième condamnation dans les 10 années qui suivent la première. Cette proposition, si elle est adoptée, introduirait de nouvelles suspensions progressives après condamnation pour manœuvre périlleuse, allant d'un an minimum à trois ans maximum pour une première infraction, de trois ans minimum à 10 ans maximum pour une deuxième infraction, d'une suspension à vie réductible à 10 ans pour une troisième infraction, et imposant la suspension à vie pour une quatrième infraction.
- 3. Réduire le seuil de vitesse de ce qui constitue une course sur les routes municipales** - À l'heure actuelle, les sanctions liées aux courses ne s'appliquent que lorsque les conducteurs roulent à 50 km/h ou plus au-dessus de la limite de vitesse sur n'importe quelle route. Cette proposition abaisserait le seuil de vitesse à 40 km/h ou plus au-dessus de la limite de vitesse sur les routes dont la limite de vitesse est inférieure à 80 km/h.
- 4. Élargir l'application du régime de sanctions concernant les manœuvres périlleuses pour inclure des emplacements autres que sur les autoroutes (comme dans les parcs de stationnement)** - Actuellement, le régime de sanctions pour conduite dangereuse s'applique uniquement sur les routes et autoroutes publiques. Cette proposition étendrait l'application des règles et des sanctions de l'article 172 du CR aux zones hors route telles que les parcs de stationnement.
- 5. Exiger que les conducteurs dangereux ou imprudents suivent un cours de formation des conducteurs** – Cette proposition exigerait que les conducteurs reconnus coupables de course (CR article 172) ou de conduite imprudente causant des lésions corporelles ou la mort (CR article 130 (3))

soient soumis à un programme correctif requérant la réussite d'un cours de perfectionnement des conducteurs.

Excès de vitesse et conducteurs à haut risque

- 6. Introduire des sanctions administratives pécuniaires (SAP) pour les infractions relevées par le contrôle automatisé de la vitesse, les radars aux feux rouges et les caméras de rue** – Cette proposition, si elle est adoptée, introduirait les SAP comme solution de rechange aux poursuites judiciaires en vertu de la *Loi sur les infractions provinciales* (LIP) pour les infractions qui sont de la responsabilité des propriétaires de véhicules (telles celles relevées par les radars et les caméras aux feux rouges), incluant un mécanisme d'appel ou de révision.
- 7. Établir une limite de vitesse de base dans les territoires non organisés** – Cette proposition, si elle est adoptée, établira une limite de vitesse de base sur toutes les routes de l'Ontario. La proposition consiste en l'instauration d'une limite de vitesse de 80 km/h sur les segments d'autoroutes situés dans des territoires sans organisation municipale qui n'ont pas de limite de vitesse de base. La limite de vitesse de base est nécessaire afin d'assurer la sécurité routière, d'orienter les conducteurs et de permettre l'application de la loi par les services de police.
- 8. Relever les conducteurs de véhicules utilitaires de leurs fonctions pour violation de leurs heures de service** – Cette proposition, si elle est adoptée, permettrait la création d'une déclaration de mise hors service (MHS), qui serait émise par la police ou les agents d'exécution du MTO, aux chauffeurs de véhicules utilitaires qui enfreignent les exigences relatives aux heures de service, en imposant aux conducteurs l'obligation légale de s'y conformer, et aux exploitants de s'assurer que tout conducteur à leur embauche se conforme à la déclaration. Aucune modification n'est apportée aux règles actuelles relatives aux heures de service. Le changement accordera aux agents l'autorisation légale de soutenir leur travail actuel au moyen d'une politique.

Usagers de la route vulnérables

- 9. Instaurer un cadre de preuve par caméra de tramway** – Cette proposition, si elle est adoptée, permettrait le constat d'infractions fondées sur la propriété du véhicule sur la base de photographies démontrant le dépassement illégal d'un tramway.
- 10. Mise à jour des systèmes d'acquisition de données et des processus de notification des collisions** – Cette proposition, si elle est adoptée, mettrait à jour la définition d'une collision à signaler pour y inclure les collisions par emportiage (c.-à-d. collision entre un cycliste et la portière ouverte d'un véhicule immobilisé). De plus, cette proposition apporterait d'autres modifications aux processus de rapport de collision de même qu'au Rapports sur les collisions impliquant des véhicules automobiles (RCVA) afin de garantir que les renseignements sur les collisions reçus par le Ministère reflètent l'émergence de nouvelles technologies, les influences culturelles sur la conduite automobile (c.-à-d. l'implication de drogues ou l'utilisation d'appareils portables) ainsi que les changements d'infrastructure.

11. Redéfinir ce qui constitue un « vélo électrique » – Cette proposition, si elle était adoptée, mettrait à jour la définition de ce qui constitue un vélo électrique en réponse à l'abrogation de la définition fédérale. Cela inclurait la reclassification des vélos électriques lourds, qui ont l'apparence d'un cyclomoteur ou d'une moto, comme appartenant à deux types distincts de vélos à assistance électrique.

La protection des consommateurs

12. Créer un nouveau cadre législatif pour réglementer le secteur du remorquage - En réponse à l'augmentation de la violence, de la corruption et des activités criminelles au sein de l'industrie du remorquage, l'Ontario s'est engagé à renforcer la surveillance provinciale du secteur du remorquage. Cette proposition, si elle est adoptée, permettrait d'accroître la surveillance, d'améliorer la protection des consommateurs, de resserrer les normes de sécurité, et d'améliorer la transparence dans le secteur.

13. Incorporer des normes techniques par renvoi – Certaines normes techniques prescrites par le CR sont issues d'organisations spécialisées. Ces normes font occasionnellement l'objet de mises à jour. Cette proposition, si elle est adoptée, renverrait automatiquement aux dernières versions afin d'assurer l'application des normes les plus récentes.

Protection des travailleurs

14. Permettre l'usage de dispositifs d'assistance automatisée aux signaleurs – Cette proposition, si elle est adoptée, permettrait l'utilisation de dispositifs d'assistance automatisée pour les signaleurs (DAAS) comme dispositif de régulation de la circulation additionnel en zones de construction. Un DAAS est un appareil télécommandé qui permet au régulateur du trafic (RT) de se positionner à l'écart de la voie de circulation, et d'ainsi réduire le risque d'être happé par un véhicule errant. L'utilisation d'un tel appareil améliore la sécurité du RT.

15. Ajouter une exception permettant le recul de la machinerie lourde sur l'autoroute en zone de construction – Cette proposition, si elle est adoptée, ajouterait une exception au *Code de la route* afin de permettre aux véhicules de constructions de reculer dans les zones de chantiers.

16. Modifier le *Code de la route* (CR) pour permettre aux agents de l'autorité des transports de fermer une route, de circuler sur des routes fermées et de diriger la circulation – Cette proposition, si elle est adoptée, conférerait aux agents de l'autorité des transports (AOT) les pouvoirs législatifs de fermer une route, d'opérer sur routes fermées et circulation directe pendant leurs tâches habituelles. Les agents doivent régulièrement faire face à des situations d'urgence ou assister à des enquêtes sur les collisions (ce qui peut exiger qu'ils ferment une route, qu'ils conduisent sur une route fermée ou qu'ils dirigent la circulation).

Nous vous invitons à soumettre vos commentaires sur ces propositions pour examen par le MTO.